

KIVITELEZETT MUNKÁLATOK „A SZINTBENI ÁTJÁRÓK KORSZERŰSÍTÉSE ÉS ALULJÁRÓK KIALAKÍTÁSA A VASÚTÁLLOMÁSOKON” FÁZIS KERETÉBEN

- 32 szintbeni átjáró megszüntetése.
- 27 szintbeni átjáró biztosítóberendezését korszerűsítettük, illetve automatikus biztosítóberendezéssel láttuk el.
- 19 szintbeni átjárót átépítettünk, közülük 12-öt aluljáróvá, 2-öt gyalogos aluljáróvá, 5-öt pedig felüljáróvá.
- Az összekötő utak és deviációk rendezése 41,6 km-es hosszon, továbbá több áthidaló létesítmény (átjáró, híd) építése/felújítása.
- A cirkovcei és grlavai vasúti megálló építése.
- A kommunális és energetikai infrastruktúra rendezése az utak kereszteződésénél.
- Vízgazdálkodási rendszer kialakítása.
- A passzív zajvédelem biztosítása Ljutomer és Muraszombat környékén.
- A vasúti jelző- és biztosító-, valamint telekommunikációs berendezések korszerűsítése.



A közlekedésbiztonság javítása

A muraszombati aluljáró – építés közben. Két új körforgalom kiépítését foglalja magába a forgalom szempontjából terhelte Cankar utcán (Cankarjeva ulica).

A SZINTBENI ÁTJÁRÓK KORSZERŰSÍTÉSÉBŐL ÉS A VASÚTÁLLOMÁSOKON KIALAKÍTOTT ALULJÁRÓKBÓL ADÓDÓ HASZON

Operatív célok:

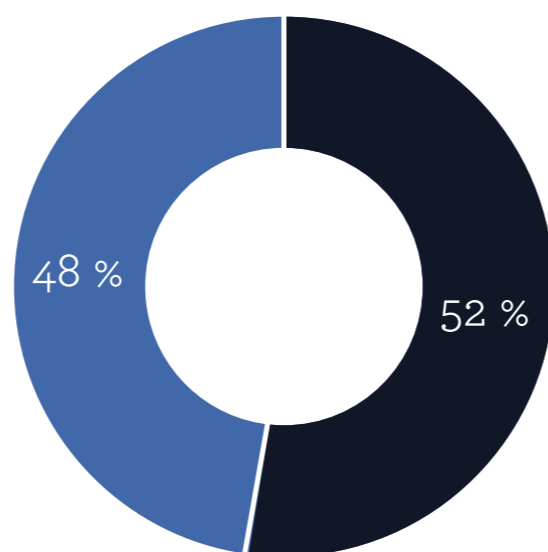
- a vasúti pálya teherbíró-képességének növelése (a D4-es – 22,5 tonna/tengely – kategória elérése), a menetidő rövidülése (a közvetlen személyvonat a Pragersko és Hodos közötti szakaszon 85 perc helyett előreláthatólag 63 percig közlekedik, a helyi tehervonat 120 perc helyett előreláthatólag mindössze 83 percig, a tehervonat pedig 99 perc helyett előreláthatólag mindössze 58 percig),
- a szolgáltatások minőségének a javítása,
- költségmegtakarítás a vonatok kihasználása terén,
- a közúti közlekedésben résztvevők költségeinek csökkentése,
- a vasúti pálya áteresztőképességének növelése (a Pragersko–Ormož szakaszon a korábbi 78 vonat/napról 84 vonat/napra; az Ormož–Hodos vonalon a 46 vonat/napról 67 vonat/napra).

Stratégiai célok:

- a közlekedésbiztonság javítása,
- a nemzeti gazdasági fejlődés serkentése,
- a környezetre kiváltott negatív hatások csökkentése,
- megfelelő vasút-összeköttetés biztosítása a tágabb európai térséggel.

A Projekt Finanszírozása

A projekt 2015-ben fejeződik be. A 2 fázisban – a szintbeni átjárók korszerűsítése és az aluljárók kialakítása a vasútállomásokon – tervezett beruházás összértéke 135,7 millió eurót tesz ki. Az Európai Bizottság a Kohéziós Alapból 64,9 millió euróval társfinanszírozza a projektet.



az Európai Közösség Kohéziós Alapjából való pénzügyi hozzájárulás

a Szlovén Köztársaság költségvetéséből való pénzügyi hozzájárulás

További Információk

Infrastrukturális Minisztérium Ministrstvo za infrastrukturo, A Szlovén Köztársaság infrastruktúráért felelős igazgatósága, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 8002 • F: 01 478 8123 • E: gp.drsi@gov.si • I: www.krajsamorazdalje.si



LERÖVIDÍTJÜK A TÁVOLSÁGOT



A szintbeni átjárók korszerűsítése és aluljárók kialakítása a vasútállomásokon

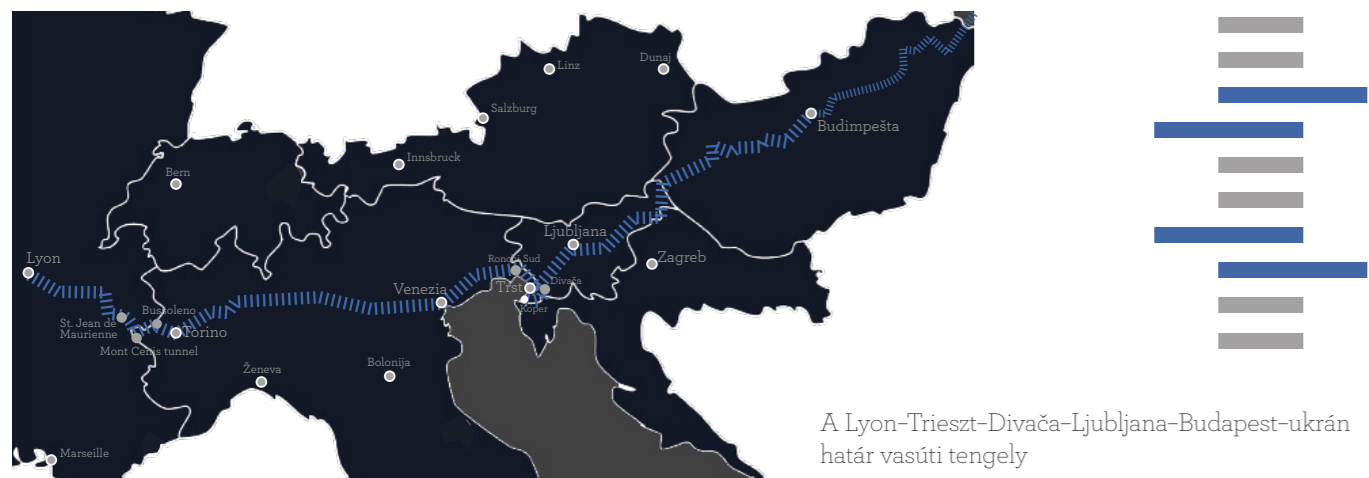


REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURU
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURU

Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Kohéziós Alap

A PROJEKTRŐL

A Pragersko–Hodos vasútvonal korszerűsítése prioritást élvezett a Kelet-Európával tervezett versenyképes vasútvonal kialakítása terén. A Pragersko–Hodos vasútvonal a mediterrán folyosó része, ugyanakkor pedig a Lyon–Trieszt–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–ukrán határ vasúti tengely része, amely a Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) 6. kiemelt projektje. Az említett vasúti tengely mihamarabbi fejlesztését az Európai Unió prioritásként tartja számon. A fejlesztés részletes leírását a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó uniós irányelvek tartalmazzák.



A Lyon-Trieszt-Divača-Ljubljana-Budapest-ukrán határ vasúti tengely

A Pragersko–Hodos vasútvonal rekonstruálása, villamosítása és 160 km/h sebességre való korszerűsítése, valamint a szintbeni átjárók korszerűsítése és az aluljárók kialakítása a vasútállomásokon két fázisban zajlik. Az 1. fázis a vasútvonal korszerűsítését, rekonstruálását és villamosítását képezi, a 2. fázis pedig a szintbeni átjárók korszerűsítésére és vasútállomások rendezésére vonatkozik az említett vasútszakaszon.

E projekt számít jelenleg a legnagyobb infrastrukturális beruházásnak a vasúti infrastruktúra terén. Ennek köszönhetően a Pragersko–Ormož és az Ormož–Hodos-oroszhatár vasúti pálya Szlovénia egyik legkorszerűbb vasútvonalává válik. A projekthez szükséges pénzeszközöket a környezeti és közlekedési infrastruktúra fejlesztésére irányuló – 2007–2013-as programozási időszakra vonatkozó – operatív programból (OP-ROPI) biztosították. A beruházás értéke 465 millió euró, az Európai Unió a Kohéziós Alapból 231 millió euróval támogatja a projektet.

Jelen brosúrában a **projekt 2. fázisát mutatjuk be, tehát a szintbeni átjárók korszerűsítését és az aluljárók kialakítását a vasútállomásokon.** Ugyanakkor tájékoztatjuk Önt az eddigi tevékenységeinkről, amelyeket a projekt keretében sikeresen megvalósítottunk. Továbbá szeretnénk bemutatni, milyen előnnyel és haszonnal jár a beruházás.

A Pragersko–Hodos vasútvonal nyomvonala középségekre lebontva



A SZINTBENI ÁTJÁRÓK KORSZERŰSÍTÉSE ÉS ALULJÁRÓK KIALAKÍTÁSA A VASÚTÁLLOMÁSOKON

Kezdetek



Az új szintbeni átjáró építése és kereszteződés rendezése a Markišavciból Muraszombatba vezető úton

Az utak és a vasúti pálya kereszteződésének rendezésére vonatkozó projekten 2007-ben kezdtünk dolgozni, amikor elkészült a terv. 2013-ig, amikor nekiláttunk a munkálatoknak, illetve 2013. december 19-ig, amikor megkaptunk az Európai Bizottság társfinanszírozásáról szóló határozatot, számos, a projektre vonatkozó dokumentumot készítettünk el.

A projekt leírása

A projekt második fázisában rendezzük az összes utak és vasúti pályák kereszteződéseit a Pragersko–Hodos vasútvonalon.

A Pragersko–Hodos vasútvonal szintbeni átjáróinak korszerűsítése keretében 78 átjárót rendeztünk, 32 szintbeni átjárót megszüntettünk, 27-et pedig oly módon korszerűsítettünk, hogy automatikus biztosító berendezéssel láttuk el őket, továbbá 19 szintbeni átjárót átalakítottunk: közülük 12-öt aluljáróvá, 2-öt gyalogos aluljáróvá, 5-öt pedig felüljáróvá.

A projekt keretében rendeztük az összekötő utakat és deviációkat 41,6 km-es hosszon, valamint több áthidaló szerkezetet (aluljárók, hidak) újítottunk, illetve alakítottunk ki. A szintbeni átjárók kiküszöbölése érdekében építettük fel a cirkevcei és grlavai vasúti megállót. Az utak kereszteződési pontjain a kommunális és energetikai infrastruktúrát, Ljutomer és Muraszombat környékén pedig passzív zajvédelmet biztosítottuk, korszerűsítettük a vasúti jelző- és biztosító-, valamint telekommunikációs berendezéseket.



KORÁBBAN: Aluljáró építése Jablane településen

UTÁNA: A befejezett jablanei aluljáró

2014-ben és 2015-ben végeztük el a terepi munkák nagy részét. A kiépült infrastruktúrát több fázisban adtuk át rendeltetésének. Ezidáig sikerült befejeznünk minden – az alapszerződésekkel meghatározott – tevékenységet, a szükséges használatbavételi engedélyek beszerzése folyamatban van, és azon dolgozunk, hogy elhárítsuk a műszaki ellenőrzés során feltárt kisebb hiányosságokat. Örömmel ad okot az a tény, hogy a kivitelezőknek sikerült valamennyi infrastrukturális korszerűsítést a meghatározott határidőn belül elvégezniük, a szerződésben meghatározott összegek keretében.

A projekt megvalósításával jelentősen hozzájárulunk mind a közúti, mind a vasúti közlekedésbiztonság növeléséhez. A Pragersko és Hodos közötti vasútvonalon ugyanis nincs többé egy olyan átjáró sem, amely csak andráskereszttel lenne biztosítva. Az utak és vasúti pályák szintbeni kereszteződéseit átépítettük, illetve automatikus biztosító berendezéssel láttuk el. A projektnek köszönhetően növekedett a forgalom áteresztőképessége, az átjárók biztosításával pedig növelhető lesz a vonatok sebessége is a pályán. A projekt kapcsán a legnagyobb kihívást az jelentette, hogy a munkálatokat a forgalomban kellett elvégeznünk, továbbá a településeken és városokban tervezett aluljárók kiépítése magas fokú technológiai tudást igényelt.



KORÁBBAN: A grlavai vasútátjáró

UTÁNA: Az újonnan épült grlavai aluljáró új megállóval és gyalogos aluljáróval

Ezen a vasúti pályán többek közt a peronok megközelítése jelentett problémát, ez pedig közvetve hatással volt az utasok biztonságának szavatolására, valamint a vasúti pálya áteresztőképességére. Az infrastruktúra teljesítőképessége ugyanis – közvetve – attól is függ, hogy az utasok miképp közelíthetik meg a peroni infrastruktúrát. Azzal, hogy kiküszöböltük a szintbeni hozzáférést, lerövidült a vonat útjának biztosítására szánt idő, aminek következtében rövidebb intervallumban cserélődhetnek a vonatok az állomásokon. Azzal, hogy megszüntettük a peronok szintbeni megközelítését, közlekedési-technológiai hatásokat értünk el, ugyanakkor pedig az utasok biztonságát is növeltük.



Összekötő út Ormož környékén – építés közben